

(Marrakech, 15 décembre 2005)

Session sur le développement des infrastructures et le financement des investissements en matière de transports dans la région méditerranéenne

Eléments d'intervention pour M. Philippe de Fontaine Vive
Vice-Président de la BEI

- Je tiens tout d'abord à remercier à nouveau les autorités marocaines pour la chaleur de leur accueil. En juin dernier, j'étais à Skhirat avec vos collègues des Finances pour la première réunion de l'ECOFIN euro-méditerranéen, jumelée avec la réunion ministérielle annuelle de la FEMIP, et à cette occasion, nous avons déjà pu mesurer toute l'étendue de l'hospitalité du Royaume ;
- Au cours de cette session que j'ai l'honneur d'ouvrir, je voudrais tout d'abord témoigner brièvement du rôle joué par la BEI dans le financement des projets de transports. Je souhaiterais aussi en profiter pour vous présenter, à travers quelques exemples, l'étendue des services proposés par la FEMIP aux pays partenaires méditerranéens. Enfin, j'aimerais vous dévoiler quelles sont nos ambitions pour l'avenir.
- Je parle à dessein d'ambition, car maintenir en particulier le cap vers la réalisation de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne requiert encore de mobiliser des moyens très importants. Et des infrastructures de transport modernes et performantes sont une condition essentielle pour le succès de cette zone que nous espérons tous être une aire de prospérité partagée et de compréhension mutuelle. Or, plus encore que beaucoup d'autres, ces infrastructures sont consommatrices de capitaux, mais aussi de compétences techniques, en Méditerranée comme en Europe. Répondre à ces deux défis constitue la mission de la BEI.

1. La BEI, un acteur de référence, au service des politiques de l'Union européenne

- Banque publique, la BEI finance des projets qui concrétisent les priorités économiques et sociales de l'Union européenne. Promouvoir la cohésion économique et sociale en Europe, c'est à dire favoriser un développement équilibré au sein de l'espace communautaire, figure au premier rang de ces priorités. Pour cela, la BEI intervient notamment dans le maillage des réseaux transeuropéens de transport, d'énergie et d'information. En matière de transport, outre les réseaux prioritaires définis à Essen en 1994, la BEI est présente dans tous les secteurs : les routes et autoroutes (par exemple le corridor paneuropéen IV qui relie Berlin à Istanbul - 251 millions d'EUR accordés en 2004), le rail (par exemple la ligne à grande vitesse entre Milan et Naples - 1 milliard d'EUR en 2004), les ports (par exemple la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Rotterdam - 200 millions d'EUR en 2004) et les aéroports (par exemple la construction d'un terminal supplémentaire à Munich - 150 millions d'EUR en 2004).

- A travers :
 - une présence à grande échelle : 63 milliards d'EUR de prêts en faveur des réseaux transeuropéens de transport entre 1993 et 2004 ;
 - une capacité d'adaptation à un environnement en constante évolution : plus de 40% des prêts octroyés dans les nouveaux Etats membres et dans les pays en voie d'adhésion ont contribué à y régler les problèmes de communication ;
 - son implication dans des montages financiers innovants : Facilité d'investissement pour les réseaux transeuropéens de transport (avec pour objectif d'investir 50 milliards d'EUR dans ce secteur d'ici la fin de la décennie), projets de type « partenariat public privé » (pour un montant total de prêts de 1,6 milliards d'EUR en 2004), mécanisme de garantie pour les réseaux transeuropéens de transport avec l'aide du budget communautaire, mécanisme de financements structurés pour soutenir des structures ad hoc, selon le principe de partage des risques ;

- l'apport de produits financiers adaptés à la durée longue de ces projets, que ce soit en termes de préparation/réalisation ou en termes de retour sur investissement ;

... la BEI a su développer une expertise et une valeur ajoutée reconnues dans le secteur des transports. Cette expertise et cette valeur ajoutée sont bien entendu mises au service des interventions de la Banque dans les pays partenaires méditerranéens.

2. La FEMIP, un outil au service de la communauté euro-méditerranéenne.

- o Comme vous le savez, depuis octobre 2002, l'ensemble des interventions de la BEI dans les pays partenaires méditerranéens ont été regroupées au sein de la Facilité Euro-méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat (la FEMIP) ;
- o Comme vous le savez également, la FEMIP donne certes la priorité au financement des projets privés, les mieux à même de créer les emplois indispensables pour faire du dynamisme démographique de la région méditerranéenne un atout et non un handicap pour son avenir. Pour autant, il ne peut y avoir de croissance durable des activités économiques sans un environnement favorable à l'investissement privé et les infrastructures de transport figurent, à l'évidence, au premier rang de cet environnement.
- o C'est pourquoi la BEI, tout au long de ses trente années d'activité dans la région, et aujourd'hui relayée par la FEMIP, a largement soutenu ce secteur, élargissant progressivement la gamme de ses services. Quelques chiffres : depuis octobre 2002, près de 1,5 milliards d'EUR de financements, soit 23 % du total de l'activité de la FEMIP (y inclus la Turquie) sont allés à des projets de transports. Ceci est en phase avec la tendance observée depuis le lancement du Processus de Barcelone : 21% des financements accordés dans la région depuis 1995 en faveur de ce même secteur.

o Par ailleurs, en complément aux informations que vous pourrez trouver dans le rapport d'activité de la FEMIP, ainsi que dans la fiche sectorielle éditée à l'occasion du dixième anniversaire de la Déclaration de Barcelone, je voudrais très concrètement vous donner quelques exemples des services que la FEMIP est en mesure de vous rendre :

- Dans le domaine routier, la FEMIP a concrétisé, en 2005, deux opérations très différentes et néanmoins complémentaires. Tout d'abord, un prêt de 70 millions d'euros en faveur de la Société nationale des autoroutes du Maroc pour la construction du tronçon à péage Settat-Marrakech, composante de l'axe qui reliera Marrakech à Tanger en passant par Casablanca et Rabat. Cet axe de transport régional va non seulement permettre d'interconnecter les différents pôles de croissance majeurs du pays, mais également de les relier aux pays voisins. Il s'inscrit dans le Schéma autoroutier de l'État qui prévoit la réalisation de 1.500 km d'autoroutes à l'horizon de l'an 2010 et est destiné à doter le Royaume d'infrastructures d'envergure nationale et régionale, gérées conformément aux normes internationales.

- Ensuite, un prêt de 60 millions d'euros en faveur de la Caisse de financement routier du Maroc pour les travaux d'amélioration de 2.290 Km de routes rurales à travers le pays. L'amélioration continue des infrastructures rurales est, elle aussi, une condition nécessaire pour le développement harmonieux et équilibré du territoire marocain, à travers le désenclavement des régions. En cela, le projet assurera un meilleur accès à la scolarisation et aux soins de santé des populations, tout en favorisant des économies de coûts de transports et l'amélioration de la productivité, notamment pour les activités agricoles.

- Dans le domaine des transports ferroviaires, la présence parmi nous du Ministre Binali Yildirim, auquel je passerai ensuite le témoin à cette tribune, m'offre l'opportunité de citer le projet emblématique de première liaison ferroviaire fixe reliant les réseaux européen et asiatique à travers le détroit du Bosphore. En novembre 2004, le Ministre avait eu l'occasion de signer le prêt correspondant de 200 millions d'EUR.

Il s'agit là de la première tranche d'une ligne de crédit plus importante de 650 millions d'EUR dont le déblocage s'échelonne sur la durée de la construction. Ce projet est capital pour l'intégration de la Turquie dans l'Union européenne et pour le développement du réseau de transport de l'Union car il offrira aux réseaux transeuropéens (RTE) ferroviaires un accès vers l'Asie, tout en favorisant une réduction de la pollution atmosphérique et sonore.

Il convient de souligner que la contribution de la FEMIP à ce projet a également pris la forme d'un important volet d'assistance technique, avec une première étude stratégique déjà finalisée, suivie de la mise à disposition d'une équipe de sept consultants auprès de l'Unité locale de gestion du projet. Les offres sont actuellement en cours d'analyse et ce soutien, qui représente un budget de 5 millions d'EUR, constituera la plus grande opération d'assistance technique de la FEMIP à ce jour.

- Dans le domaine portuaire, un prêt de 50 millions d'EUR concrétisé en 2003 pour la modernisation et le développement du port de Tartous, au Sud de la Syrie. Les ouvrages portent sur la rénovation d'un quai et de la digue principale, des opérations de dragage, la construction de deux nouveaux quais destinés à accueillir le trafic supplémentaire, y compris des terminaux pour les voyageurs et le fret, ainsi que l'acquisition d'un matériel de manutention moderne pour conteneurs et marchandises diverses. Depuis lors, la mise en œuvre du projet se déroule de manière tout à fait satisfaisante. Toutes les procédures d'appels d'offres, une dizaine au total, ont en particulier été menées avec succès et l'activité du port est en croissance soutenue.

Ce projet a lui aussi bénéficié d'une assistance technique, en deux phases et pour un montant total d'1,1 millions d'EUR. Ces prestations ont notamment permis d'aider à la rédaction du cahier de charge en vue de la mise en concession, pour la première fois dans le pays, d'un terminal à container à un opérateur privé, sous des normes internationales d'appel d'offres. J'espère maintenant que cette étape aboutira à un résultat concret en 2006. Le second volet d'assistance sera quant à lui lancé en janvier prochain et comprend un programme profond et ambitieux de réorganisation de l'ensemble du port.

- Je pourrais continuer à multiplier les exemples, en évoquant notamment la contribution de la FEMIP au secteur aérien (projet avec Egyptair) ou aux transports urbains (métro du Caire, métro léger de Tunis), mais mon souci était surtout de vous exposer la diversité de notre action.
- Avant d'aborder nos ambitions pour l'avenir, je voudrais souligner que dans la plupart des cas, la participation de la FEMIP au financement de projets s'inscrit dans une approche coordonnée et conjointe avec les autres bailleurs de fonds internationaux. Depuis 2004, cette approche a été institutionnalisée à travers la signature d'accords de coopération avec les autres institutions qui opèrent dans la région : Commission européenne, Banque Mondiale, Banque africaine de développement, Agences européennes bilatérales d'aide au développement. Avant-hier encore, à Luxembourg, j'ai signé une lettre d'intention en ce sens avec la KfW et l'Agence française de développement. Derrière ces accords, il y a notre volonté conjointe de complémentarité de faire le meilleur usage possible de nos ressources, notamment budgétaires, un thème auquel je vous sais, Ministres européens et méditerranéens, sensibles. Cette orientation est également une bonne façon de bien préparer l'avenir du partenariat économique et financier euro-méditerranéen.

3. Pour un partenariat privilégié entre l'Europe et la Méditerranée dans les transports.

- Au cours des derniers mois, la FEMIP s'est dotée de nouveaux instruments qui, s'ajoutant au dispositif existant, lui permettent de répondre aux objectifs d'une politique régionale du transport en Méditerranée et du développement d'un système de transport euro-méditerranéen intégré. Une réponse en matière de financements bien sûr, mais également de contribution à la réflexion sur ces thèmes.
- En matière de financements, la FEMIP dispose des ressources du « Mécanisme de partenariat euro-méditerranéen » (aussi appelé « Facilité de Nice »), mis en place en 2001 et doté d'un milliard d'EUR. Il est particulièrement destiné aux Projets d'intérêt commun entre l'Union européenne et les Pays partenaires méditerranéens, particulièrement dans les secteurs de l'énergie et des communications.

A ce jour, seuls des projets d'énergie ont été imputés sur ce mécanisme, mais des fonds demeurent disponibles pour des projets de transport.

La FEMIP mobilise également des financements dans le cadre du mandat Partenariat Euromed II (6.520 millions d'EUR disponibles sur 2000-2007). Mais la FEMIP a ici été victime de son succès, ce qui s'est traduit par l'épuisement accéléré des ressources mises à sa disposition. J'espère que la nouvelle enveloppe allouée à la Méditerranée sur 2007-2013 sera la plus ambitieuse possible et correspondra aux enjeux du partenariat Euromed. Son montant reste cependant suspendu à un accord sur les nouvelles perspectives financières de l'Union ainsi qu'aux arbitrages politiques sur la répartition des priorités au sein de la politique européenne de voisinage. Dans ces débats, il est important que la Méditerranée fasse entendre sa voix avec détermination.

C'est dans ce contexte que j'ai proposé la mise en place à titre transitoire d'une enveloppe complémentaire d'1,5 milliards d'EUR à mobiliser d'ici la mi-2007. Ceci a été accepté par le Conseil d'administration de la BEI et vient d'être entériné par le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement, à Barcelone. Cette Facilité intérimaire va nous permettre de préserver l'élan créé depuis 2002 et de maintenir l'activité de la FEMIP à un niveau qui soit à la fois conforme aux engagements pris par les Etats membres et aux besoins des pays partenaires. Elle sera prochainement opérationnelle, mais dès à présent, des projets peuvent être pris en considération, en particulier dans le secteur des transports.

- En matière de contribution intellectuelle aux réflexions sur la coopération euro-méditerranéenne dans les transports, je voudrais d'abord rappeler que la Banque a participé aux travaux du Groupe à Haut Niveau sur l'extension des réseaux transeuropéens de transport aux pays voisins. Elle a également activement participé aux réunions du Forum Euroméditerranéen des transports.
- D'autre part, en octobre 2004, la FEMIP avait retenu l'extension des réseaux transeuropéens et la gestion efficace des réseaux et services de transport comme thème de son Comité d'experts, réuni pour l'occasion à Amsterdam. Les recommandations émises à cette occasion ont été présentées à la réunion ministérielle de Skhirat, en juin dernier.

- Parmi ces recommandations, plusieurs ont déjà été suivies d'effet. La FEMIP a par exemple mis en place une Enveloppe spéciale de financement qui permet, grâce à l'allocation d'une partie du résultat net de la BEI, de financer des projets qui présentent un profil de risque supérieur à celui que la FEMIP retenait jusqu'à présent. Ce mécanisme est particulièrement bien adapté aux opérations de type « partenariat public privé » ou de mise en concession au privé de services publics.

La FEMIP a également donné suite à la proposition consistant à promouvoir la mise en réseau de grandes plate-formes logistiques. Pour cela, une étude va être financée par le Fonds fiduciaire FEMIP. Doté à ce jour de 33,5 millions d'EUR, apportés par 15 des 25 Etats Membres ainsi que la Commission, ce Fonds permet de réaliser des études sectorielles ou en amont de possibles projets, ainsi que de l'assistance technique non directement liée à un projet. La sélection des consultants pour l'étude sur les plate-formes est en cours et je vous invite à me saisir de toute autre proposition d'analyse dans le secteur des transports.

En guise de conclusion...

- Il y a deux semaines, je participais au Sommet euro-méditerranéen de Barcelone et, comme vous n'aurez pas manqué de le relever, cette rencontre aura été particulièrement consensuelle dans le domaine économique et financier.
- Ceci traduit notamment la reconnaissance du travail accompli par la FEMIP. C'est aussi un encouragement pour nous à développer davantage encore le partenariat financier Euro-méditerranéen. Celui-ci constitue en effet un enjeu majeur pour nos sociétés. Pour les pays partenaires méditerranéens, il s'agit d'instituer un nouveau mode de développement, fondé sur la libéralisation de l'économie, l'essor de l'initiative privée et le développement des échanges. Pour les pays européens, il s'agit de se donner toutes les chances d'avoir à leurs côtés un pôle de paix et de croissance. Le secteur des transports est par définition au cœur de ces problématiques et la FEMIP, la banque de développement de l'euro-méditerranée, est l'instrument à votre disposition pour servir cette ambition d'un partenariat renouvelé et renforcé.